

mit einem direct über den Zapfen gelegten Keil; der Schubstangenkopf bei der Kurbel ist aus hämmerbarem Gußeisen, auf die Stange mit centrifchem Gewinde aufgeschraubt und mit einem Flanschendeckel geschlossen.

Auf der Außenseite des einen Ständers erscheint der Schieberkasten angegossen, während auf die des andern die Speisepumpe geschraubt ist. Unten steht noch ein Regulator in Gestalt einer rotirenden Birne, aus deren Einziehung ein Paar winziger Kugeln hervorragt. Die Centralstange beherrscht dann mittelst einer Manchette die Drossel. Diese Maschinen waren in guten Formen gegeben und mögen trotz des hochgelagerten Schwunrades genügend stabil fein, da die ganze Tragconstruction ein einziges durch den Dampfcylinder wohl vertheiltes Gußstück bildet.

Die 2-, 4- und 6pferdigen Maschinen hatten:
 127, 178 und 216 Millimeter Cylinderweiten bei
 203, 254 und 305 „ Hub und arbeiten
 mit 180, 150 und 130 Umdrehungen per Minute, d. i. einer Kolben
 geschwindigkeit von 1.2 bis 1.3 Meter per Secunde.

Die ungefähren Gewichte betragen:
 1300, 2800 und 3800 Kilogramm und die Preise
 sammt Kessel 82, 125 und 170 Pfund Sterling.

Robey & Comp. in Lincoln. Direct an den Fieldkessel geschraubt befindet sich oben der Cylinder, welcher mit abwärtssehender Stopfbüchse und darangesetzten vier Führungen auf die unten gelagerte gekröpfte Kurbelwelle arbeitet. Letztere ruht in zwei gefondert an den Kessel gesetzten gußeisernen Lagerblöcken mit schiefer Schalenfchnitt und kann das Schwungrad rechts oder links tragen. Die Speisepumpe hängt einseits an einem Excenter, während von der anderen Seite die Steuerung und der Riemenantrieb des Watt'schen Regulators besorgt wird. Die Mehrzahl der Arbeitsbestandtheile dieser Maschine bestanden aus schmiedbarem Guß.

Davey Paxmann & Comp. in Colchester. An ihren bekannten stehenden Röhrenkessel setzten Davey Paxman eine Maschine, von welcher fowohl der Cylinder oben als die beiden Lagerkörper unten direct an die Blechwand geschraubt waren. Um den Cylinder nahe seiner Achse befestigen zukönnen, verzichtete man auf die genau verticale Aufstellung und neigte die Längsachse der Maschine unten um so viel nach vorne, daß die Kröpfung der Kurbelwelle eben noch vor dem Kessel vorbei kann. Die Führungen, Stangenköpfe etc. gleichen völlig denen einer normalen Locomobile und selbst die Lagermodelle scheinen ursprünglich Sättel gewesen zu sein. Ein Federregulator lag mit horizontaler Spindel unter der Schwungradwelle und seine Manchette verschob mit einem in der Mitte gestützten Hebel einen unrunder Cylinder auf der Kurbelwelle. Dieser wirkte ähnlich der alten Meyer'schen-Expansions-Pfropfensteuerung, aber mittelst eines Spaltchiebers auf die Einströmung in den Schieberkasten.

Woods Cooledge & Warner in Stowmarket. Auf zwei kleinen 30 Centimeter im Durchmesser haltenden Hinterrädern und einem vordern Drehgestell lag eine Gußplatte mit aufgeschraubtem Stehkessel und daran gesetzter Dampfmaschine. Der Cylinder war oben und die Maschinenachse neigte sich unten so weit nach vorne, daß die gekröpfte Welle vor dem Kessel passiren konnte. Die Steuerung geschah mit zwei Excentern, welche sich wohl nicht während des Ganges, aber doch im Stillstand mittelst eines Schlitzes und Klemmschraube verstellen ließen. Der Schieberkastendeckel war schiefe geschnitten, so daß die Schlußflansche in die Diagonale des sonst angegossenen Schieberkastens kam. Die Schubstange war lang gegabelt, und faßte den mit Blockführung ausgeflatteten Kreuzkopf mit ihren zwei durch vordere Stirnschrauben nachstellbaren Enden. Der Regulator